

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje
Studijní program: Geografie
Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



Jiří Horáček

Nedenní dojíždka na příkladu hlavního města Prahy

Non-daily commuting with the capital city Prague as an example

Bakalářská práce

Praha 2015

Vedoucí bakalářské práce: Doc. RNDr. Zdeněk Čermák, CSc.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou bakalářskou práci zpracovával samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce a ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 20. května 2015

Jiří Horáček

Poděkování:

Rád bych zde poděkoval všem, kteří mi byli nápomocni při zpracovávání této bakalářské práce. Zvláštní poděkování pak patří především Doc. RNDr. Zdeňkovi Čermákovi, CSc., který svými cennými zkušenostmi a radami velkým dílem přispěl ke vzniku této práce. Děkuji také své rodině za podporu vždy, kdy jí bylo potřeba.

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na téma nedenní dojížděky, demonstrována na příkladu hlavního města Prahy. V úvodní části je charakterizována prostorová mobilita, její vývoj a pojmy spojené s nedenní dojížděkou. Další část popisuje data, která jsou podkladem pro analýzy v empirické části této práce. Porovnávám například absolutní hodnoty nedenní dojížděky z jednotlivých obcí s rozšířenou působností (ORP) Česka, intenzita nedenní dojížděky podle ORP a nebo vztah nedenní dojížděky a dlouhodobé migrace do Prahy. V další části jsou uvedeny výsledky dotazníkového šetření, které korespondují se zjištěními získanými analýzou dat ze SLDB 2011. Shrnutím šetření a analýzy byla prokázána silná závislost nedenní dojížděky a migrace do Prahy. V rámci Česka dosahuje nedenní dojížděka nejvyšší intenzity v Jihočeském kraji. Jediný kraj, který disponuje ještě vyšší intenzitou dojížděky do Prahy, je kraj Středočeský, avšak v tomto případě se nejedná o dojížděku nedenní trvající déle než 24 hodin.

Klíčová slova: nedenní dojížděka, migrace, prostorová mobilita, hlavní město Praha, Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Abstract

The Bachelor's thesis is focused on non-daily commuting, with Prague use as the example. Spatial mobility, its development and concepts associated with non-daily commuting are addressed in the introductory part. Followed by a section dealing with data and population census and housing. Thereafter, non-daily commuting data is analysed and compared with the absolute values of daily commuting. I also focused on the intensity of non-daily commuting and the relationship between non-daily commuting and long-term migration to Prague. The next section describes the survey, which confirms the results stemming from the analysis of data from the 2011 Census. A review of the investigation and analysis has demonstrated a strong dependence between non-daily commuting and migration to Prague. Within Czechia, non-daily commuting reaches its highest intensity in the Southern Region. The only region that has an even higher level of commuting to Prague is the Central Bohemian Region, but this case is not involved in non-daily commuting lasting more than 24 hours.

Keywords: non-daily commuting, migration, spatial mobility, the capital city of Prague, 2011 Census and Housing

Obsah

Seznam obrázků, grafů a tabulek	- 8 -
Seznam příloh	- 9 -
1 Úvod	- 10 -
2 Prostorová mobilita obyvatelstva, její typy a formy	- 12 -
2.1 Definice pojmu prostorové mobility	- 12 -
2.2 Migrace	- 13 -
2.3 Denní a nedenní dojíždka	- 14 -
3 Vývoj prostorové mobility obyvatelstva	- 15 -
3.1 Změny po roce 1989	- 15 -
3.2 Pokles středisek na českém území	- 15 -
4 Informace o datech	- 16 -
4.1 Historie sledování dojíždky	- 16 -
4.2 Problematika sčítání roku 2011	- 17 -
5 Empirická část	- 19 -
5.1 Celkové počty nedenně dojíždějících osob do Prahy	- 19 -
5.1.1 Nedenní dojíždka do zaměstnání	- 20 -
5.1.2 Nedenní dojíždka do škol	- 21 -
5.2 Intenzita nedenní dojíždky	- 22 -
5.2.1 Intenzita nedenní dojíždky do zaměstnání	- 23 -
5.2.2 Intenzita nedenní dojíždky do škol	- 24 -
5.2.3 Intenzita celkové nedenní dojíždky	- 25 -
5.3 Vztah celkové a nedenní dojíždky	- 26 -
5.3.1 Vztah celkové a nedenní dojíždky do zaměstnání	- 26 -
5.3.2 Vztah celkové a nedenní dojíždky studentů, žáků a učňů	- 27 -
5.4 Vztah migrace a nedenní dojíždky do Prahy	- 28 -
5.4.1 Historie migrace na příkladu Prahy	- 29 -
5.4.2 Závislost nedenní dojíždky do Prahy ve vztahu k migraci	- 30 -
5.4.3 Absolutní hodnoty nedenně dojíždějících a migrujících občanů ..	- 33 -

5.5	Trvalé bydliště obyvatel s obvyklým bydlištěm v Praze	- 34 -
6	Dotazníkové šetření	- 36 -
6.1	Rozbor a hodnocení jednotlivých otázek	- 36 -
6.2	Shrnutí dotazníku	- 42 -
7	Závěr	- 43 -
8	Seznam literatury	- 45 -

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva

Obrázek č. 2: Intenzita nedenní dojížděky

Obrázek č. 3: Obyvatelstvo s obvyklým bydlištěm v Praze podle trvalého pobytu

Obrázek č. 4: Trvalé bydliště respondentů dotazníkového šetření

Seznam grafů

Graf č. 1: Přirozený přírůstek a saldo migrace v Praze v letech 1974 - 2011

Graf č. 2: Saldo migrace a bytová výstavba v Praze v letech 1974 – 2011

Graf č. 3: Podíly krajů na nedenní dojížděce do Prahy

Graf č. 4: Podíl krajů na migraci do Prahy v období 2001 - 2011

Graf č. 5: Věk respondentů

Graf č. 6: Dopravní prostředek používaný při dojížděce

Graf č. 7: Nocování v Praze

Graf č. 8: Typ ubytování

Graf č. 9: Setrvání v Praze

Graf č. 10: Účast v SLDB2011

Graf č. 11: Obvyklé bydliště respondentů

Graf č. 12: Vysoká škola v místě bydliště

Graf č. 13: Doba studia

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: ORP s největším množstvím nedenně dojíždějících osob do Prahy kvůli zaměstnání

Tabulka č. 2: ORP s největším množstvím nedenně dojíždějících osob do Prahy kvůli studiu

Tabulka č. 3: ORP s nejvyšší intenzitou nedenně vyjíždějících obyvatel kvůli zaměstnání

Tabulka č. 4: ORP s nejvyšší intenzitou nedenně vyjíždějících obyvatel kvůli studiu

Tabulka č. 5: ORP s největším poměrem nedenní dojížděky do zaměstnání na celkové dojížděce do zaměstnání do Prahy

Tabulka č. 6: ORP s největším poměrem nedenní dojížděky do zaměstnání na celkové dojížděce za studiem do Prahy

Tabulka č. 7: Korelace mezi nedenní dojížděkou a migrací do Prahy za ORP. Pearsonův korelační koeficient.

Tabulka č. 8: Korelace mezi nedenní dojížděkou a migrací do Prahy za ORP. Spearmanův korelační koeficient

Tabulka č. 9: Popisná statistika souboru ORP podle hodnot nedenní dojížděky a migrace do Prahy

Seznam příloh

Příloha č. 1: Hodnoty nedenní dojížděky a migrace podle krajů

Příloha č. 2: Formulář ze sčítání v roce 2001

Příloha č. 3: Formulář ze sčítání v roce 2011

Příloha č. 4: Dotazník

Příloha č. 5: Zpracovaná data ze SLDB201

1 Úvod

Dojíždka za prací a za studiem je mi téma velmi blízké, protože bydlím v Kolíně vzdáleném 55 km od Prahy. Již čtyři roky nedenně dojíždím a v Praze bydlím v pronajatém bytě. Denní dojíždka do školy a zaměstnání je téma probírané poměrně často (Owen, Green 2000), (Burcin a kol. 2008), avšak téma dojíždky nedenní není dle literatury, kterou jsem zkoumal, příliš obvyklé. Proto jsem se rozhodl tuto problematiku v rozmezí bakalářské práce charakterizovat, objasnit vztah mezi denní a nedenní dojíždkou a právě nedenní dojíždku na příkladu hlavního města analyzovat.

Jako objekt zájmu jsem si zvolil Prahu. Důvodem je její populační velikost a v rámci regionalizace Česka i významová velikost. Empirická hodnocení jsem prováděl na základě analýzy rozsáhlého vzorku dat ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (SLDB 2015). Výsledky ze sčítání jsem následně porovnával s výsledky z dotazníkového šetření.

Cílem mé práce bylo zanalyzovat proces nedenního pohybu do zaměstnání a do škol, otestovat závislost nedenní dojíždky a migrace a výsledky ověřit vlastním dotazníkovým šetřením. Očekávám, že z nejbližšího okolí Prahy bude vysoká intenzita dojíždky, přičemž se domnívám, že se bude jednat převážně o dojíždku denní. Proto jsem si jako vstupní hypotézu stanovil, že nejvyšší intenzita dojíždky nedenní (trvajíc déle než 24 hodin) bude za hranicemi Středočeského kraje, avšak stále z oblasti Čech.

Druhou hypotézou je pozitivní korelace mezi nedenní dojíždkou a migrací.

Třetí hypotéza se týká dojíždky a vzdálenosti, kde očekávám, že s rostoucí vzdáleností klesá poměr denní dojíždky vůči dojíždce nedenní.

V úvodní části jsem se zabýval tématem obecné charakteristiky prostorové mobility, nedenní dojíždky a jejich vývojem. Na tu jsem navázal informacemi o datech ze SLDB 2011. Následuje analýza dat a interpretace výsledků dotazníkového šetření. V poslední kapitole výsledky svého výzkumu shrnuji.

Podle Ellegarda (1999) patří práce, vzdělání, nákupy a spotřeba služeb k základním aktivitám každodenního života, které probíhají mimo bydliště. Důležitým faktorem, který ovlivňuje kvalitu života obyvatel, je přijatelná dostupnost pracovních příležitostí

a základní občanské vybavenosti (Williams, Bird 2003). Zmíněná kvalita života a dostupnost pracovních příležitostí hrají důležitou roli v migračních rozhodnutích jedinců a domácností (Drudy, Drudy 1979). Podle Musila (2006) je však nutné vnímat nejen význam dostupnosti v individuální kvalitě života, ale i k dostupnosti společenské, s důrazem na sociální soudržnost a integraci.

Dosažitelnost pracovních míst a služeb je často probírané téma, na které už bylo vypracováno značné množství studií, které se soustředily zejména na problematiku periferních oblastí. Podobným tématem se zabývali i Drudy a Drudy (1979) a později také Musil (2006), kteří podotýkají, že kvalita života a populační stabilita je silně ovlivňována nabídkou práce a úrovní občanské vybavenosti. Nedostatečná nabídka pracovních příležitostí, nízké mzdové ohodnocení nebo výběr škol, zejména pak středních a vysokých ovlivňují dojížděku denní a nedenní.

2 Prostorová mobilita obyvatelstva, její typy a formy

2.1 Definice pojmu prostorové mobility

Při nejširším vymezení termínu „pohyb obyvatelstva“ mluvíme o třech základních druzích: přirozený pohyb, mechanický a sociální. Přirozeným pohybem je myšleno rození a umírání, u mechanického pohybu dochází k prostorovému přemísťování obyvatelstva a sociální pohyb je například změna postavení lidí v sociálně ekonomické struktuře společnosti (Chorev, Čapek 1978). Mezi jednotlivými formami je velká přímá souvislost a velmi často dochází ke změnám v minimálně dvou formách (Čermák 1984).

V další části práce jsem se zaměřil převážně na mechanický pohyb, konkrétně na geografické aspekty prostorové mobility obyvatelstva.

Zkoumání prostorové mobility obyvatelstva s sebou nese spoustu problémů. Krajní rozmanitost prostředí ovlivňuje jak rozmístění obyvatelstva, tak i územní pohyb obyvatelstva. Každá změna přítomnosti na určitém místě je prostorovým pohybem, všechny typy pohybu ovšem nejsou sledovány (Pavlík a kol. 1986).

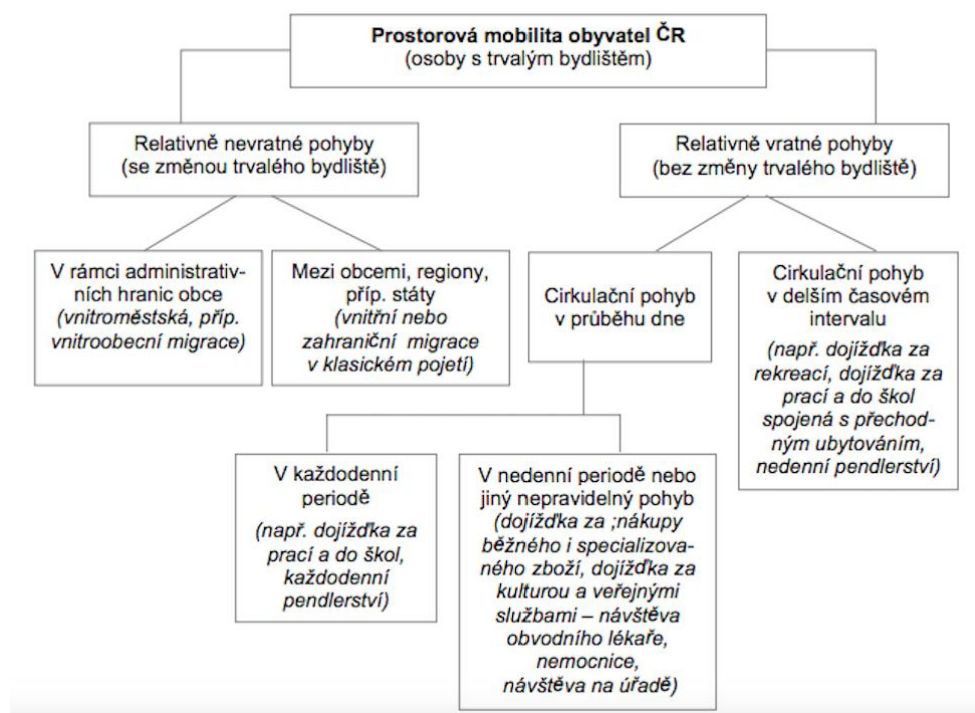
Formy mobility můžeme dělit na dvě základní (viz obrázek č. 1) a každá z forem mobility má pak další řadu podkategorií. Hlavní dělení je podle návratnosti.

První formou jsou relativně nevratné pohyby, jako je migrace v rámci hranic obce a migrace mezi obcemi, regiony a státy. Tyto procesy nejsou tak časté jako vratné pohyby. Mají ale důležitý socioekonomický rozměr a bývají statisticky nejlépe zdokumentovány.

Druhou formou jsou relativně vratné pohyby. Jedná se o pohyby bez změn trvalého bydliště. Nejčastějším příkladem je dle Českého statistického úřadu dojíždka do zaměstnání, která tvoří více jak 60 % všech pohybů (Dojíždka 2013) obyvatel starších 15 let, které Český statistický úřad zaznamenává v rámci pohybu mezi obcemi. Vratné pohyby se dělí na cirkulační pohyb v průběhu dne a cirkulační pohyb v delším časovém intervalu. Cirkulační pohyb během dne pak probíhá v denní periodě, jako například dojíždka do škol, a v nedenní periodě. Tou mohou být například vyjíždka kvůli nákupu nebo k lékaři. Cirkulačním pohybem v delším

časovém intervalu je právě zkoumaná dojíždka do zaměstnání nebo do škol spojená s přechodným ubytováním v místě, které není trvalým bydlištěm.

Obrázek č. 1: *Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva*



Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz>

2.2 Migrace

Definice pojmů migrace bývají značně odlišné. Nejčastější definice bývá: trvalý přesun z místa A na místo B. Zásadní je doba trvání pobytu v novém místě, přičemž definování této doby může být v různých statistických systémech evidence obyvatel odlišné. Přejít mezi nedenní dojíždkou a migrací je více méně plynulý a stanovení definiční hranice do značné míry umělé. Ve své práci jsem si definoval nedenní dojíždku, jako dojíždku mimo své trvalé bydliště, která trvá déle než 24 hodin a migraci jako trvalý přesun z místa A do místa B včetně změny oficiálního trvalého bydliště. Podle rozsahu území, na kterém probíhá migrace, můžeme rozlišovat migraci lokální, regionální a globální. Zároveň migrační toky ovlivňují sociální, geografické, demografické a ekonomické struktury na daných sledovaných území (Pavlík, Rychtaříková, Šubrtová 1986).

Migraci můžeme dělit podle důvodu na migraci motivovanou ekonomicky, profesně nebo sociálně. V rámci tohoto dělení se pak jedná o migraci nucenou, kvůli obživě (substancemigration), kvůli zlepšení životních podmínek (bettermentmigration) nebo přesunem zaměstnavatele (carrermigration) (Bade, 2005).

2.3 Denní a nedenní dojíždka

Podle frekvence dojíždky rozlišujeme dojíždku denní, která se opakuje pravidelně každý den. Probíhá zpravidla na kratší vzdálenost. Bývá motivována lepším pracovním uplatněním, případně výběrem školy u studentů. Druhým typem dojíždky je nedenní, která nastává ve dvou případech. Prvním příkladem nedenní dojíždky je situace, kdy jedinec dojíždí pouze několik dní v týdnu, například obchodní zástupce firmy může dojíždět do sídla firmy, ve které pracuje dva dny v týdnu a zbytek týdne pracuje z domova, případně vyjíždí za obchodními partnery do jiných lokalit než je sídlo firmy. Tento jev nemá v Česku dlouhou tradici, neboť souvisí až se změnami v charakteru práce, které se významněji prosazují až po roce 1989. Za socialismu k této nedenní dojíždce docházelo v menší míře než dnes. Ve druhém případě nedenní dojíždky dojíždějící pobývá v místě dojíždky déle než 24 hodin a nocuje zde v ubytovacích zařízeních typu hotelů, hostelů a ubytoven nebo i ve vlastní nemovitosti, ve které ovšem není trvale hlášen (Temelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011). S touto problematikou souvisí také termín faktické bydliště, což je místo, kde osoba není hlášena, ale pobývá zde většinu svého času a tento čas značně převyšuje dobu strávenou v místě trvalého bydliště.

3 Vývoj prostorové mobility obyvatelstva

3.1 Změny po roce 1989

Nejdříve rekapituluji změny v dojížděkovém chování, které ovlivňují prostorové pohyby dodnes. K velkým změnám došlo zejména po roce 1989 v souvislosti s politickými, ekonomickými a sociálními změnami, jako transformace celého systému a spolu s tím i rozmístění pracovních míst a obslužných funkcí. Pokles pracovních míst v zemědělství a lokálním průmyslu vedl k úpadku malých středisek (Novák, Ouředníček 2011). V důsledku toho se zvýšila prostorová mobilita a to hlavně u mladších a vzdělanějších lidí, kteří častěji mění své trvalé nebo aspoň dočasné bydliště (Errington 1990). Zároveň se změnila formy zaměstnanosti. Po roce 1989 začala být běžná také práce z domova nebo pouze několik dní v týdnu a podobně. Mnoho odborníků považuje zhoršení kvality života ve venkovských periferních lokalitách, související s růstem nezaměstnanosti, emigrací mladé a vzdělané generace a rušením dopravních spojů, za jeden z hlavních důvodů procesů sociálně prostorové diferenciaci v Česku (Novák et al. 2007). Ti, kteří nezmění bydliště, reagují na nedostatek pracovních možností různými formami dojížděky (Findlay et al. 2001).

3.2 Pokles středisek na českém území

V období socialismu do roku 1989 byla i v menších sídlech široká možnost pracovního uplatnění a na tehdejší podmínky relativně dobrá úroveň základní občanské vybavenosti (Maryáš 1988, Szczryba 2000). Po roce 1989 dochází k lokalizaci institucí, obchodů a služeb do středisek s větší populací a s větším významem v rámci regionu. Podle Szczyrby tím došlo k výrazné izolaci venkova a to nejen ekonomicky, ale i omezením veřejné dopravy (Jančák, Marada, Květoň 2010). Stejným způsobem bohužel došlo i k omezení dostupnosti institucí základního vzdělání v místě bydliště (Kučerová, Kučera 2009).

4 Informace o datech

4.1 Historie sledování dojížděky

Dojížděka za prací je proces, kterým se geografie zabývá relativně krátkou dobu. V rámci cenzu v Česku byla prvně sledována až v roce 1961. Údaje zjištěné sčítáním byly tou dobou značně odlišné proti současnosti. Zjišťování probíhalo pouze na předem stanovených 216 centrech dojížděky (na území Česka). Vyjížděka za prací byla zkoumána u všech ekonomicky aktivních obyvatel mimo družstevních a soukromě hospodařících zemědělců (Tonev 2013). V roce 1970 už byla prvně rozlišována dojížděka denní a nedenní a šetřeno bylo již 576 pracovních středisek. Vyjížděka byla šetřena u všech ekonomicky aktivních obyvatel. Prvně byla také zjišťována frekvence dojížděky. Od roku 1980 už se namísto frekvence zjišťovalo, jestli dojížděka probíhá denně nebo nedenně. Všechny obce byly prvně statisticky zdokumentovány až v roce 1991.

Podle Zapletalové (1974) proběhl první průzkum dojížděky v letech 1880, 1890 a 1895 v Altoně v Německu. První sčítání, ve kterém sledovaly osoby, pracující mimo své bydliště, bylo uskutečněno v roce 1900 v Mannheimu (Liepmann 1974). Z dlouhodobého hlediska má nejcelistvější řadu dat Velká Británie, kde se tento proces zkoumá od roku 1921. Jediné období, kdy neprobíhalo sčítání, bylo během válečného období. (O'Connor 1980).

V České republice máme řadu odborníků, kteří se již řadu let dojížděkou zabývají, jako například Hampl, Čermák, Vicherek, Novák, Čekal a Ouředníček. Prostorovou mobilitou obyvatelstva se zabývali Bičík a Kühnl (1984), jejich dílo bylo publikováno v Sborníku prací geografického ústavu ČSAV. Vztah migrace a dojížděky byl zkoumán v řadě prací, jako například Gawryszewski (1974), který publikoval Zkušební hodnocení mechanismu migrací obyvatelstva v Polsku. Podobnou studii na území Československa vypracovala Princová (1985). Její název byl Analýza souvislostí migrace a pohybu za prací v kontextu urbanizačního procesu ČSR a SSR. Kandidátskou disertační práci napsal v roce 1993 Čermák na téma Geografické aspekty prostorové mobility obyvatelstva (Čermák 1993). V Česku se

o prostorové mobilitě píše často společně s regionalizací. Velké množství prací na toto téma zpracoval Hampl (2005) a později také Tonev (2013).

V současné době se dojíždka za prací a za studiem stala objektem zkoumání nejen geografie, ale také dopravního inženýrství, prostorového plánování, urbánní ekonomie a ekologie.

4.2 Problematika sčítání roku 2011

V této studii jsem pracoval zejména s daty ze Sčítání lidí domů a bytů z roku 2011. Už během řešení analýzy dat se objevily určité nejasnosti, které jsem začal zkoumat důkladněji.

Mezi hlavní problémy SLDB 2011 patřilo velké množství neúplných, nebo chybně vyplněných sčítacích archů. V nejvíce případech se chybné archy týkaly právě dojíždky do zaměstnání a do škol. V roce 2001 činil objem celkové dojíždky více než 2,3 milionů, zatímco v roce 2011 už pouze 1,5 milionů (Dojíždka 2013). U dojíždky do škol tak došlo k poklesu o zhruba 200 tisíc a u pracovní dokonce o 600 tisíc dojíždějících osob. Zároveň nesmíme opomenout, že už při cenzu v roce 2001 nebyla směrově definována jedna desetina dojíždějících.

Mezi změny ve sledování v roce 2011 (viz. příloha 2 a 3) patřilo například sledování obvyklého pobytu obyvatel a nikoliv trvalého. Za obvykle bydlící obyvatele se měly podle definice Českého statistického úřadu považovat osoby, které bydlely v místě svého obvyklého pobytu nepřetržitě alespoň dvanáct měsíců před referenčním datem nebo se přistěhovaly do místa svého obvyklého pobytu během období dvanácti měsíců před referenčním datem s úmyslem zůstat tam alespoň jeden rok. K této změně došlo v rámci závazné evropské legislativy (základní nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 763/2008, o Sčítání lidu, domů a bytů) (Šigutová, 2010). Prakticky se tak zkoumá formální faktické bydliště (Prostorová mobilita 2014)

Model obvyklého bydliště byl v Evropské Unii zaveden z důvodu vysoké mobility obyvatel, u kterých místo trvalého bydliště nevypovídá o skutečném rozmístění obyvatelstva (Šigutová 2009). Rozdíl mezi trvalým a obvyklým pobytem názorně ilustruje mapa (obrázek č. 3) obyvatelstva s obvyklým bydlištěm v Praze podle trvalého pobytu.

Tato změna značně snížila evidovaný rozsah nedenní dojížděky na území Česka. Další změnou bylo například vyloučení zaměstnanců bez stálého pracoviště.

Z porovnání let 2001 a 2011 můžeme ovšem usuzovat, že změny v datech mají plošný charakter a zasáhly tak celou republiku. Lze proto předpokládat, že data z roku 2011 mají vypovídající hodnotu o směrech dojížděky, nelze už ovšem porovnat absolutní hodnoty z roku 2001 a 2011. Hlavní problém vznikl nejen nedostatečnou prací sčítacích komisařů, kteří neposkytli obyvatelům potřebné vysvětlení obsahu otázek na dojížděku (Čtrnáct 2014), ale také omezenou vstřícností občanů v poskytování informací a přehnaný „strach“ o své soukromí.

Vzhledem k neúplnosti dat došlo i k poklesu počtu pracovních míst. Mezi lety 2001 a 2011 došlo k poklesu o 275 000 míst, částečně na tyto hodnoty má vliv vyšší nezaměstnanost, ale během tohoto období také došlo k nárůstu počtu obyvatel díky větší natalitě a zároveň vyššímu počtu zahraničních pracovníků. Z uvedených příkladů je patrné, že srovnávat data ze Sčítání lidí, domů a bytů za roky 2001 a 2011 není zcela vypovídající a ve všech analýzách je zapotřebí mít tuto skutečnost na zřeteli.

V přílohách číslo 2 a 3 jsem uvedl první stránky příkladových formulářů ze sčítání v letech 2001 a 2011.

5 Empirická část

V empirické části jsem se zabýval nedenní dojížděnkou do Prahy z celé republiky. Jako zájmovou oblast dojížděky jsem cíleně zvolil Prahu vzhledem ke své dominantní roli v rámci celého Česka. Pracoval jsem s daty ze Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011. V rámci statistik jsem měl k dispozici počty vyjíždějících obyvatel do zaměstnání denně a celkové počty osob vyjíždějících do zaměstnání. Stejná data jsem měl i pro studenty dojíždějící do škol. Data jsou seřazena podle jednotlivých obcí v Česku.

Abych zvýšil vypovídající hodnotu dat, sdružil jsem jednotlivá data z obcí do skupin podle obcí s rozšířenou působností a v některých částech výzkumu podle krajů. Data za nedenní dojížděku jsem dopočítal, nejjednodušeji to lze pomocí statistického programu SPSS. Z údajů za celkovou dojížděku a denní dojížděku jsem získal kontingenční tabulku hodnoty nedenní dojížděky do Prahy za jednotlivé ORP.

Nejdříve jsem zkoumal celkové počty osob za ORP v celém Česku. Poté jsem se zabýval více specializovanými případy, jako například intenzitou dojížděky, poměrem nedenní dojížděky do Prahy vztaženým k celkovému počtu dojíždějících obyvatel nebo závislostí nedenní dojížděky a migrace.

Setkal jsem se s problémem jak zkoumat nedenní dojížděku, která probíhá s přenocováním v Praze, protože při sčítání nebylo zjišťováno, na jak dlouho tazatelé nedenně dojíždí. Vymezil jsem ji proto tak, že z některých šetření vyloučím Středočeský kraj, u kterého se dá očekávat, že se převážná část obyvatel vrací na noc do svých bydlišť, což se mi také potvrdilo v dotazníkovém šetření. Uvědomuji si, že toto vymezení není zcela bezchybné, protože například z Liberce nebo Písku je dopravní dostupnost do Prahy lepší, než z některých částí Středočeského kraje. V částech výzkumu, kde jsem Středočeský kraj nevynechal, jsem ho v tabulkách označil kurzívou.

5.1 Celkové počty nedenně dojíždějících osob do Prahy

Očekával jsem, že nejvíce nedenně dojíždějících osob do Prahy bude zejména z bližších ORP, na druhou stranu v případě nedenní dojížděky se nejedná o až tak prokazatelný jev právě proto, že nedenní dojížděka není denně opakující se proces.

Na základě hodnot, které mi vyšly v kontingenční tabulce, jsem vytvořil tabulku dvaceti ORP, ze kterých probíhala nedenní dojíždka nejčastěji. Tabulka všech ORP je uvedena v příloze na závěr mé práce.

5.1.1 Nedenní dojíždka do zaměstnání

Nejdříve jsem se zabýval nejčastějšími lokalitami, ze kterých probíhá nedenní dojíždka za prací do Prahy. Nejvíce osob dojíždí nedenně do zaměstnání z ORP Černošice, která je pouhých 19 km od centra Prahy. Z obce Černošice denně dojíždí 20 660 osob, což potvrzuje význam Černošic jako suburbia Prahy. Ve špičce proto do Prahy jezdí až třikrát za hodinu příměstské vlakové spoje (Jízdní řády 2015). Vzhledem k vysokým hodnotám nedenní dojíždky, lze usoudit, že 2 551 osob nedenně dojíždějících jsou hlavně osoby, které nepracují v Praze každý den. Dá se očekávat, že obyvatelé pracující v Praze přenocují v Černošicích, a proto tento typ nedenní dojíždky na příkladu Černošic neočekávám. Na dalších pozicích se nacházejí města, která jsou také v těsné blízkosti Prahy, jako Kladno, Brandýs nad Labem a Říčany, jejich vlastnosti jsou podobné jako v případě Černošic.

Na páté pozici figuruje Brno, druhé největší město České republiky a důležitý „obchodní partner“, který je s Prahou propojen nejvýznamnější českou dálnicí a frekventovanou železnicí. Dle statistik ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 nedenně do hlavního města z pracovních důvodů dojíždí 743 osob. Do první dvacítky se řadí, kromě obcí s rozšířenou působností nacházejících se ve Středočeském kraji, u kterých je vysoká hodnota daná výrazně vyšší denní dojíždkou v porovnání se zbytkem republiky, ještě největší česká města jako Ostrava, Plzeň, České Budějovice, Liberec, Olomouc a Hradec Králové.

Tabulka č. 1: *ORP s největším množstvím nedenně dojíždějících osob do Prahy kvůli zaměstnání*

Pořadí v rámci ČR	Název ORP	Počet vyjíždějících nedenně do zaměstnání	Pořadí v rámci ČR	Název ORP	Počet vyjíždějících nedenně do zaměstnání
1	Černošice	2 551	11	České Budějovice	524
2	Kladno	1 732	12	Plzeň	518
3	Brandýs nad Labem	1 681	13	Rakovník	449
4	Říčany	929	14	Slaný	449
5	Brno	743	15	Lysá nad Labem	444
6	Beroun	684	16	Hradec Králové	443
7	Tábor	621	17	Ostrava	438
8	Kolín	615	18	Olomouc	417
9	Benešov	609	19	Neratovice	412
10	Příbram	565	20	Liberec	398

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.1.2 Nedenní dojížd'ka do škol

V následující části jsem se zaměřil na nedenně dojíždějící studenty, žáky a učně. V Praze v roce 2013 studovalo 155,2 tisíc studentů (Michna 2014).

Už na první pohled, z tabulky dvaceti nejčastějších ORP, ze kterých studenti, žáci a učni dojíždí do hlavního města Prahy, vidíme značné odlišnosti proti dojíždce do zaměstnání. Na předních pozicích už nejsou ORP z okolí Prahy, ale největší města republiky, zejména pak ty, která nemají univerzitu, a nebo se zde nacházejí pouze menší vysoké školy a studenti tak často dávají přednost studiu v Praze.

Nejvíce do Prahy nedenně dojíždějí studenti z Českých Budějovic a to konkrétně 849. České Budějovice jsou osmým nejlidnatějším městem Česka s 93 715 obyvateli (Český statistický úřad - lexikon obcí, 2011) Ve městě se nachází Jihočeská univerzita, na které studuje zhruba třináct tisíc studentů (Jihočeská univerzita 2014), část studentů pokračuje ve studiu v jejich lokalitě, ale většina studuje právě v Praze, kde přespávají převážně na kolejích a studentských bytech. Z Hradce Králové dojíždí do Prahy 595 studentů a z Liberce 559. Zvláštností je, že mezi prvními 20 ORP z České republiky není Brno. Jedním z důvodů je i význam

Masarykovy univerzity a Mendelovy univerzity. V roce 2013 na těchto dvou univerzitách studovalo 18 411 studentů (Mendeleova univerzita, Masarykova univerzita 2015).

Většina nedenní dojížděky v případě studentů probíhá s přespáním na koleji nebo na bytě, pouze v minimu případů se jedná o dojížděku, která probíhá například třikrát týdně. Tento druh nedenní dojížděky můžeme pozorovat na příkladu Černošic a Brandýsa nad Labem, ze kterých do Prahy dojíždí 525 respektive 377 studentů. Obě města jsou v dojížděkové vzdálenosti od Prahy.

Tabulka č. 2: *ORP s největším množstvím nedenně dojíždějících osob do Prahy kvůli studiu*

Pořadí v rámci ČR	Název ORP	Počet vyjíždějících žáků, studentů a učňů nedenně	Pořadí v rámci ČR	Název ORP	Počet vyjíždějících žáků, studentů a učňů nedenně
1	České Budějovice	849	11	Jihlava	371
2	Hradec Králové	595	12	<i>Příbram</i>	362
3	Liberec	559	13	Teplice	357
4	Tábor	547	14	Ústí nad Labem	329
5	Plzeň	543	15	<i>Kladno</i>	325
6	<i>Černošice</i>	525	16	Ostrava	318
7	Pardubice	451	17	Trutnov	318
8	Karlovy Vary	417	18	Klatovy	316
9	<i>Mladá Boleslav</i>	381	19	<i>Chrudim</i>	310
10	<i>Brandýs nad Labem</i>	377	20	Písek	310

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.2 Intenzita nedenní dojížděky

Vzhledem k vyšší vypovídající hodnotě jsem na základě statistik ze sčítání vypočítal množství nedenně dojíždějících na 1000 obyvatel ORP, neboli intenzitu dojížděky. V práci jsem se zabýval nedenní dojížděkou, zejména s přenocováním v Praze,

proto jsem v této části výzkumu nepočítal se statistikami za Středočeský kraj, ze kterého se do zaměstnání a do škol zpravidla dojíždí bez přenocování.

5.2.1 Intenzita nedenní dojížděky do zaměstnání

Nejvyšší intenzitu má nedenní dojížděka do zaměstnání z Jihomoravského kraje. Zejména v ORP Tábor, které má 79 336 obyvatel a intenzita vychází 7,83 nedenně dojíždějících obyvatel na 1000 obyvatel. Tábor má jedno z nejlepších silničních spojení do hlavního města, z měst ležících mimo Středočeský kraj. Z uvedené tabulky 20 ORP s nejvyšší intenzitou nedenní dojížděky do zaměstnání je patrné, že z moravských měst není nedenní dojížděka tak častá a vzhledem k velikosti moravských obcí s rozšířenou působností se do 20 nejčastějších nedostaly ani ORP jako Olomouc a Brno. Jsou to města, která se v absolutních hodnotách umístila na pátém, respektive osmnáctém místě.

Tabulka č. 3: ORP s nejvyšší intenzitou nedenně vyjíždějících obyvatel kvůli zaměstnání

Pořadí v rámci ČR	Název ORP	počet nedenně vyjíždějících za prací/1000 obyv. ORP	Pořadí v rámci ČR	Název ORP	nedenně vyjíždějících za prací/1000 obyv. ORP
1	Tábor	7,83	11	Jindřichův Hradec	5,81
2	Podbořany	7,21	12	Humpolec	5,77
3	Milevsko	7,14	13	Pelhřimov	5,76
4	Vimperk	6,78	14	Rumburk	5,71
5	Roudnice nad Labem	6,5	15	Havlíčkův Brod	5,7
6	Hořovice	6,39	16	Žatec	5,29
7	Pacov	6,25	17	Králíky	5,17
8	Louny	6,22	18	Soběslav	5,05
9	Písek	6,14	19	Prachatice	4,73
10	Sušice	5,97	20	Chomutov	4,61

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.2.2 Intenzita nedenní dojížděky do škol

Situace ohledně nedenní dojížděky motivované vzděláváním a studiem je při práci s daty, která jsou přepočítána na počet obyvatel v daném ORP, podobná, jako v případě dojížděky do zaměstnání. Převažuje Jihočeský kraj v čele s Tábořem. Do dvaceti ORP s nejintenzivnější dojížděkou se na čtrnáctém místě zařadily České Budějovice s 5,49 dojíždějícími studenty na tisíc obyvatel ORP. Tábor, Písek, Milevsko a Vimperk mají podobné hodnoty u zaměstnaných i u studujících.

Tabulka č. 4: ORP s nejvyšší intenzitou denně vyjíždějících obyvatel kvůli studiu

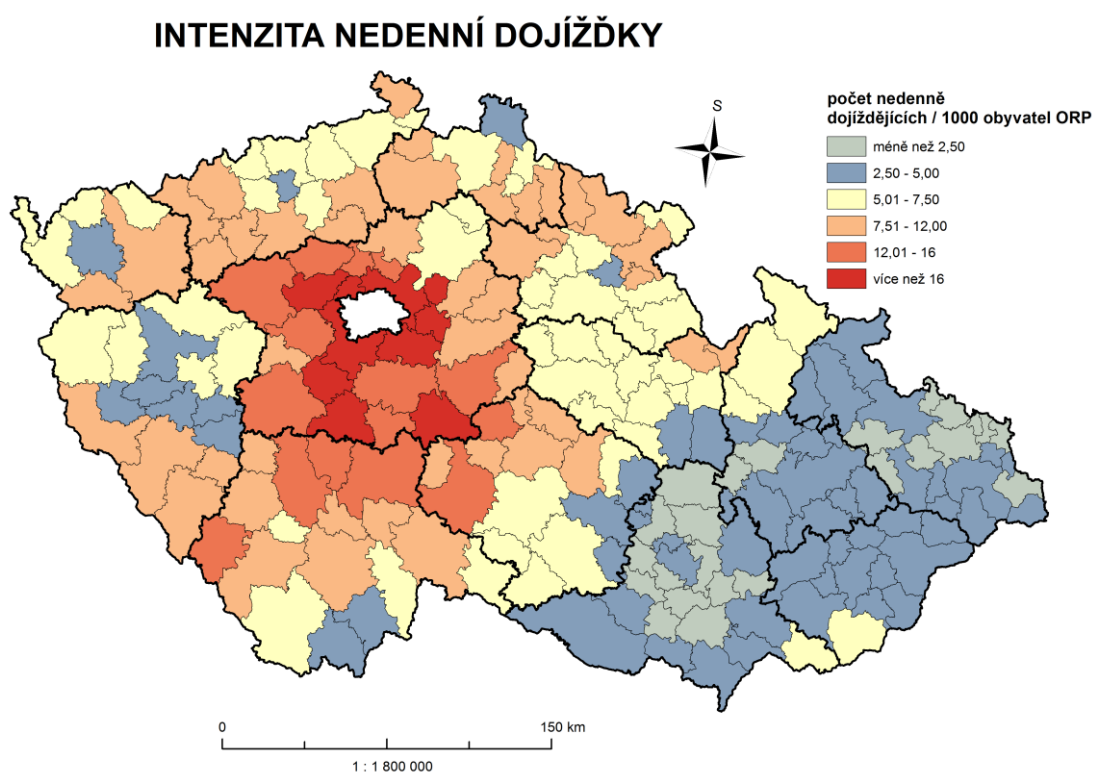
Pořadí v rámci ČR	Název ORP	Počet denně vyjíždějících za studiem/1000 obyv. ORP	Pořadí v rámci ČR	Název ORP3	Počet denně vyjíždějících za studiem/1000 obyv. ORP4
1	Tábor	6,89	11	Sušice	5,72
2	Vimperk	6,78	12	Horažďovice	5,69
3	Jilemnice	6,70	13	Mariánské Lázně	5,67
4	Pelhřimov	6,40	14	České Budějovice	5,49
5	Klatovy	6,32	15	Nové Město nad Metují	5,29
6	Milevsko	6,27	16	Prachatice	5,22
7	Písek	6,02	17	Domažlice	5,21
8	Strakonice	5,96	18	Soběslav	5,19
9	Semily	5,87	19	Havlíčkův Brod	5,18
10	Blatná	5,83	20	Týn nad Vltavou	5,14

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.2.3 Intenzita celkové nedenní dojížd'ky

Na závěr hodnocení intenzity nedenní dojížd'ky jsem se zabýval poměrem celkové nedenní dojížd'ky a počtem obyvatel ORP. Do této analýzy jsem zahrnul také Středočeský kraj (viz. Obrázek č. 2).

Obrázek č. 2: *Intenzita nedenní dojížd'ky*



Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>, upraveno v programu ArcGis

Nejvyšší intenzita nedenní dojížd'ky je ze Středočeského kraje, naopak z Moravy je intenzita výrazně nižší, kromě ORP Veselí nad Moravou a Uherský Brod. Tyto ORP mají méně obyvatel a zároveň relativně, dobré vlakové spojení s Prahou, v porovnání s ostatními hraničními moravskými ORP. V Čechách mají kromě Středočeského kraje vysokou intenzitu také severní ORP Jihočeského kraje, tento jev nám vyšel i v minulých analýzách. Nejnižší Intenzita nedenní dojížd'ky z Čech je

v Plzeňském kraji. Ze získaných hodnot vyplývá, že nižší intenzita nedenní dojížděky je v ORP, jejichž největší město má více jak padesáti tisíce obyvatel.

5.3 Vztah celkové a nedenní dojížděky

Vývojové hodnocení dojížděky nemá vzhledem ke změnám ve sčítání v roce 2011 takovou vypovídající hodnotu, jako v předešlých letech. Porovnal jsem proto celkovou a nedenní dojížděku z českých ORP do Prahy. Z výsledků jsou patrné nedostatky a chyby ve sčítání, protože mi ve výzkumu vyšli ORP, vzdálené i několik set kilometrů od Prahy, s relativně vysokým podílem denní dojížděky. Celkový počet osob, které dojížděly v roce 2011 do Prahy kvůli zaměstnání, byl 142 617. Z toho 26 % dojížděky probíhala nedenní formou.

5.3.1 Vztah celkové a nedenní dojížděky do zaměstnání

V tabulce číslo 5 jsem uvedl dvacet ORP, ze kterých největší část dojíždějících osob do zaměstnání dojížděla nedenně. Jedná se hlavně o oblasti ORP, jejichž největší obec nemá mnoho obyvatel. 75% nedenní dojížděky, vzhledem k celkové, dosáhlo pět ORP. Nejvíce dojíždějících se 75 % podílu nedenní dojížděky bylo z Broumova. Celkově do Prahy z tohoto ORP, s rozlohou 25 938 hektarů, dojíždí 79 osob, z toho 59 nedenně. Celkově lze všechna ORP s vysokým podílem nedenní dojížděky charakterizovat jako regiony s obtížným spojením do hlavního města Prahy. Většinou se tyto regiony nacházejí v periferních oblastech krajů, při hranicích se sousedními zeměmi. Největší z nich je na dvacátém místě. Opět se jedná o Olomouc, ze které probíhá nedenní dojížděka ve vysokém množství. Z Olomouce do Prahy dojíždí 605 lidí, z celkového počtu 417 nedenně, což je přibližně 70 %.

Tabulka č. 5: *ORP s největším poměrem nedenní dojížděky do zaměstnání na celkové dojížděce do zaměstnání do Prahy*

Pořadí v rámci ČR	ORP	poměr nedenní dojížděky zam. (%)	Pořadí v rámci ČR	ORP	Poměr nedenní dojížděky zam. (%)
1	Kraslice	75	11	Žamberk	71
2	Kuřim	75	12	Hlinsko	70
3	Králíky	75	13	Náměšť nad Oslavou	70
4	Broumov	75	14	Bučovice	70
5	Mikulov	75	15	Moravské Budějovice	70
6	Blansko	73	16	Uherský Brod	69
7	Veselí nad Moravou	72	17	Odry	69
8	Domažlice	71	18	Sušice	69
9	Cheb	71	19	Vítkov	69
10	Prachatice	71	20	Olomouc	69

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.3.2 Vztah celkové a nedenní dojížděky studentů, žáků a učňů

Poměr nedenní studentské dojížděky a celkové vyšel dokonce ještě vyšší než v případě dojížděky do zaměstnání. Vypovídající hodnota dat ale není dostatečná, protože na příkladu Frýdlantu nad Ostravicí bych očekával 100% podíl nedenní dojížděky. Nepředpokládám, že z ORP, které je z Prahy vzdáleno 377 km, což při minimálním provozu zabere necelé 4 hodiny jízdy autem, bude student, žák nebo učeň každý den dojíždět do Prahy. Opět se jedná o chybu zřejmě způsobenou nedostatečným vysvětlením chápání dojížděky od sčítacích komisařů (Čtrnáct 2014).

Tabulka č. 6: *ORP s největším poměrem nedenní dojížděky do zaměstnání na celkové dojížděce za studiem do Prahy*

Pořadí v rámci ČR	ORP	poměr nedenní dojížděky za studiem (v %)	Pořadí v rámci ČR	ORP	poměr nedenní dojížděky za studiem (v %)
1	Ivančice	92	11	Holice	85
2	Trhové Sviny	92	12	Žďár nad Sázavou	84
3	Kaplice	88	13	Mikulov	84
4	Nepomuk	87	14	Náměšť nad Oslavou	84
5	Horažďovice	87	15	Česká Třebová	84
6	Luhačovice	87	16	Frýdlant nad Ostravicí	84
7	Rychnov nad Kněžnou	86	17	Litomyšl	84
8	Vysoké Mýto	86	18	Humpolec	84
9	Dobruška	85	19	Kopřivnice	84
10	Vodňany	85	20	Třebíč	84

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.4 Vztah migrace a nedenní dojížděky do Prahy

Hlavním důvodem nedenní dojížděky za prací je vzájemná disproporce vývoje pracovních příležitostí a vývoje počtu obyvatel zejména ekonomicky aktivního obyvatelstva. Počet obyvatelstva je ovlivňován přirozeným přírůstkem a saldem migrace a zároveň oba tyto ukazatele jsou limitovány bytovou výstavbou a nabídkou práce (Migrace 2012).

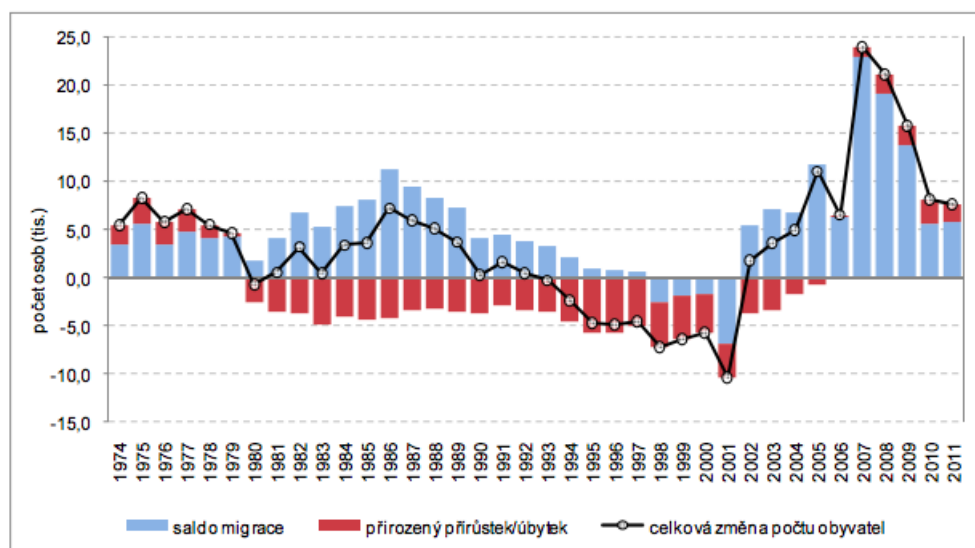
V následující kapitole jsem zkoumal vztah nedenní dojížděky a migrace do Prahy. Domníval jsem se, že nedenní dojížděka do hlavního města České republiky je prvním krokem k přestěhování se do Prahy.

5.4.1 Historie migrace na příkladu Prahy

Migrace obyvatel měla na příkladu Prahy vždy dominantní roli. Již před druhou světovou válkou, v letech 1920 – 1939, přibýlo v Praze imigrací 317 tisíc obyvatel a přirozenou měnou pouze 11 200 (Basík 1985). Po druhé světové válce velikost Prahy stagnovala kvůli nedostatku nových bytových prostor a tendencím industrializace méně vyvinutých oblastí Česka. Hlavní migrační proudy po odsunu Němců směřovaly do pohraničí. Významný vliv migrace Praha pociťovala až koncem padesátých let dvacátého století. V tomto období tvořil podíl migračního přírůstku na celkovém přírůstku obyvatelstva Prahy 94,3 %. (Basík 1985).

Od roku 1974 rostl počet obyvatel díky kladnému saldu migrace, které je mnohem vyšší než přirozený příbytek/úbytek obyvatel. Největší rozdíl mezi migrací a přirozeným přírůstkem/úbytkem byl v letech 1986 a později 2007 a 2008 (viz graf č. 1), který je k dispozici na stránkách Českého statistického úřadu.

Graf č. 1: Přirozený přírůstek a saldo migrace v Praze v letech 1974 - 2011

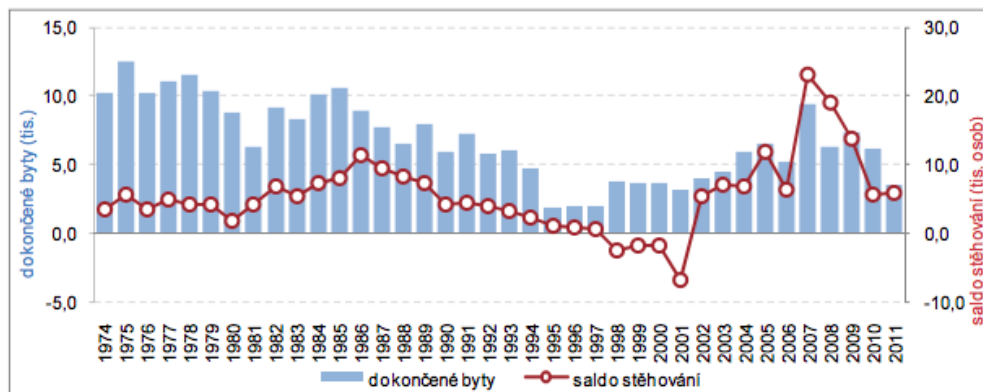


Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 25. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

Jak jsem již zmiňoval na začátku kapitoly, vliv migrace je značně limitován a zároveň souvisí s bytovou výstavbou. Nejvíce dokončených bytů na území Prahy bylo v roce 1975. Celkově bylo dokončeno kolem 12 500 nových bytů, zatímco saldo migrace do Prahy bylo pouze 3 tisíce v kladných hodnotách. Pro lepší ilustraci bytové

výstavby jsem přiložil graf (viz graf č. 2), který znázorňuje bytovou výstavbu a saldo migrace od roku 1974 do roku 2011.

Graf č. 2: Saldo migrace a bytová výstavba v Praze v letech 1974 - 2011



Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 25. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.4.2 Závislost nedenní dojížděky do Prahy ve vztahu k migraci

Po řadě hodnocení a charakteristik jednotlivých veličin jsem se zabýval i vzájemným vztahem migrace a nedenní dojížděky. Použil jsem data o migraci českých státních příslušníků od roku 2001 do roku 2011 a data nedenní dojížděky, se kterými pracuji v celé práci. Pro statistické hodnocení jejich vztahu jsem použil metody korelace, která říká, že pokud se jedna ze zkoumaných veličin mění, korelativně se mění i veličina druhá. Pokud je výsledkem korelace, je zde vysoká pravděpodobnost, že na sobě veličiny závisejí. Neznamená to však, že by jedna z veličin musela být příčinou a druhá veličina následkem. Míru korelace znázorňuje korelační koeficient nabývající hodnot od -1 až po +1 (Cohen 2003).

Vzhledem k nízké četnosti jednotek na úrovni krajů (14) jsem hodnocení zaměřil především na úroveň ORP (204 jednotek) Pro minimalizaci možnosti chyby jsem provedl analýzu jak pro Pearsonův, tak Spearmanův korelační koeficient.

Na základě testu vychází nulové hodnoty signifikance. To indikuje zamítnutí nulové hypotézy, která říká, že mezi oběma datovými soubory není žádný vztah. S přijetím

alternativní hypotézy, která naopak říká, že data na sobě závislá jsou, se dostávám k Pearsonovu korelačnímu koeficientu (viz tabulka č. 7). Ten mi indikoval vysokou pozitivní závislost (0,868 – blíží se horní hranici jedné) mezi nedenní dojížděnou do Prahy z jednotlivých ORP ČR a migrací do Prahy z jednotlivých ORP ČR.

Mezi zkoumanými veličinami je závislost i podle Spearmanova korelačního koeficientu (0,879 – opět blíží se k horní hranici, k jedné). Tabulka č. 8 ukazuje, že i v tomto případě mohu na základě nulové hodnoty signifikance zamítnout nulovou hypotézu a přijmout alternativní, která dle výsledku Spearmanova korelačního koeficientu říká, že existuje pozitivní závislost mezi migrací a nedenní dojížděnou.

Tabulka č. 7: *Korelace mezi nedenní dojížděnou a migrací do Prahy za ORP. Pearsonův korelační koeficient.*

		Migrace	Nedenní dojíždka
Migrace	Pearson Correlation	1	,868**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	205	205
Nedenní dojíždka	Pearson Correlation	,868**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	205	205

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 25. 3. 2015
z <https://www.czso.cz/>, upraveno v programu SPSS

Tabulka č. 8: *Korelace mezi nedenní dojížděnou a migrací do Prahy za ORP..Spearmanův korelační koeficient*

		Migrace	Nedenní dojíždka
Spearman's rho Migrace	Correlation Coefficient	1,000	,879**
	Sig. (2-tailed)	.	,000
	N	205	205
Nedenní dojíždka	Correlation Coefficient	,879	1,000
	Sig. (2-tailed)	,000	.
	N	205	205

Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 25. 3. 2015
z <https://www.czso.cz/>, upraveno v programu SPSS

Tabulka č. 9: *Popisná statistika souboru ORP podle hodnot nedenní dojíždky a migrace do Prahy*

	N	Minimum	Maximum	Průměr	Směrodat. od.
Migrace	205	43	8301	664,79	890,925
Nedenní dojíždka	205	14	3076	306,27	365,846
Počet (N)	205				

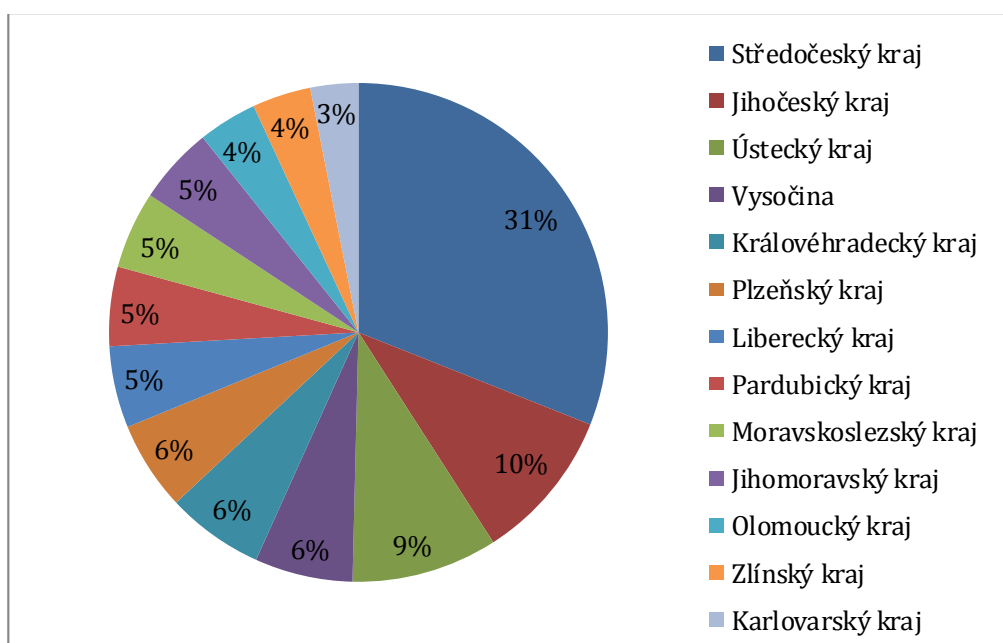
Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 25. 3. 2015
z <https://www.czso.cz/>, upraveno v programu SPSS

5.4.3 Absolutní hodnoty nedenně dojíždějících a migrujících občanů

V návaznosti na prokázaný vztah nedenní dojížděky a migrace jsem se dále věnoval absolutním hodnotám těchto veličin. Pro geografické polohové srovnání jsem zvolil porovnání jednotlivých krajů, které jsem hodnotil na základě jejich podmnožin - okresů.

Podle předpokladů hraje z hlediska počtu absolutní prim Středočeský kraj (viz. graf č. 3). Právě díky své poloze, kdy zcela obklopuje hlavní město Prahu a jako jediný ze všech krajů s ní sousedí, tak je oproti ostatním krajům dominantní. Z hlediska nedenní dojížděky dojíždí do hlavního města Prahy ze Středočeského kraje 31 % z celkového počtu dojíždějících do Prahy. (viz. příloha č. 1) Druhým v pořadí je Jihočeský kraj, který se na celkové nedenní dojížděce do Prahy podílí 10 % (V absolutní hodnotě je to 6212 nedenně dojíždějících obyvatel). S necelými 9 procenty je třetí kraj Ústecký. Nejméně nedenních dojíždějících přijíždí do Prahy z Karlových Varů.

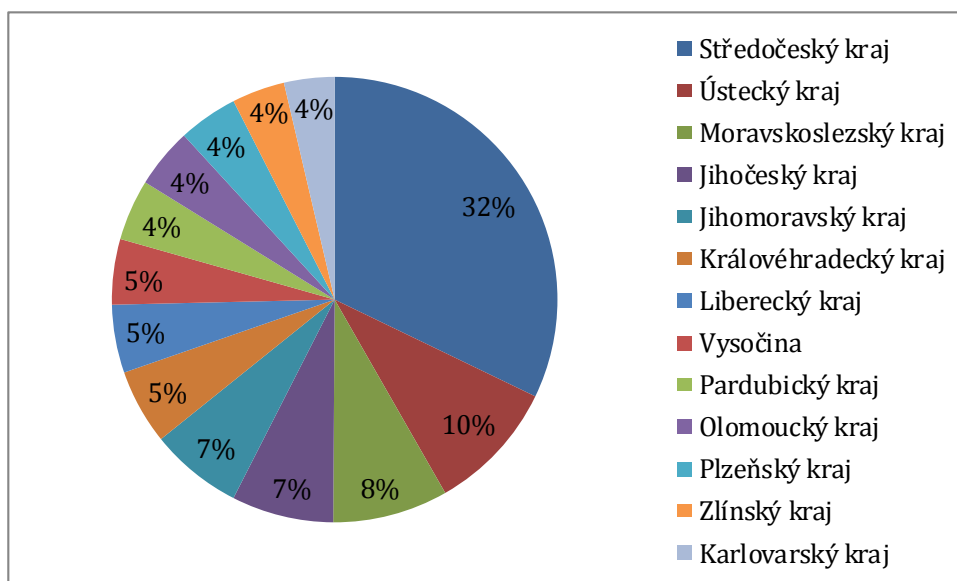
Graf č. 3: Podíly krajů na nedenní dojížděce do Prahy



Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

I z hlediska migrace je na prvním místě kraj Středočeský. Z téměř 140 tisíc migrantů do Prahy jich pochází ze Středočeského kraje téměř třetina. Druhým v pořadí je s 10 procenty Ústecký kraj. Zajímavý jev nastal v kraji Moravskoslezském, který je z hlediska migrace do Prahy na třetím místě v porovnání s devátým místem z hlediska nedenní dojížděky.

Graf č. 4: Podíl krajů na migraci do Prahy v období 2001 - 2011

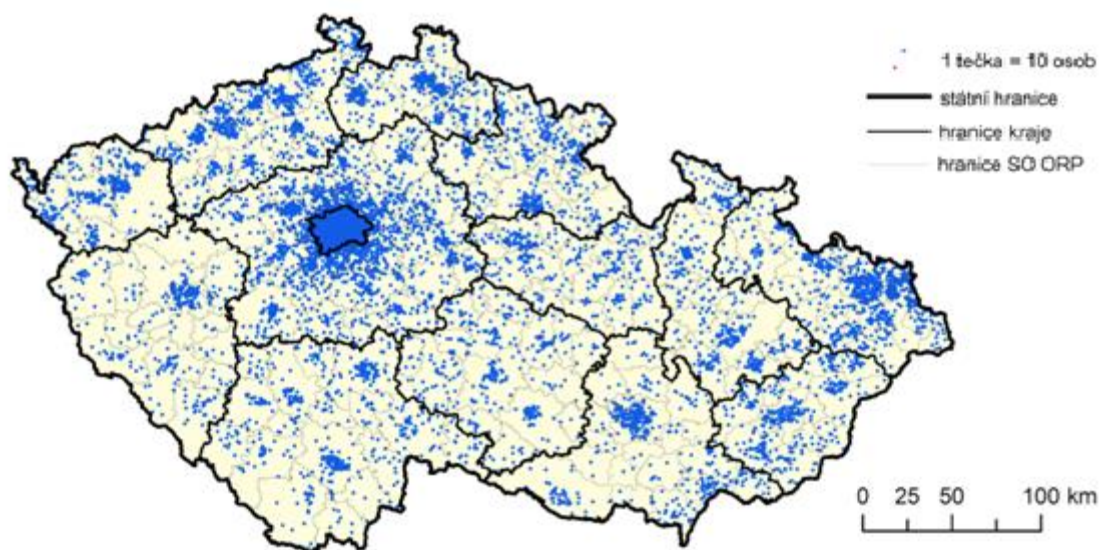


Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 15. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

5.5 Trvalé bydliště obyvatel s obvyklým bydlištěm v Praze

V kapitole 4.2 jsem se zmiňoval o problematice změn mezi sčítáním v roce 2001 a 2011. Hlavní rozdíl byl v zjišťování obvyklého bydliště, v roce 2001 bylo sčítání zaměřené na trvalé bydliště. Zkoumal jsem proto rozložení trvalých bydlišť obyvatel s obvyklým bydlištěm v Praze. Toto rozložení názorně ilustruje mapa (viz. obrázek č. 3), na které jsou jasně viditelné větší města Česka. Tento faktor je způsoben tím, že data jsou zkoumána v absolutních číslech, a proto žije v Praze více obyvatel pocházejících z oblastí s vyšší hustotou obyvatel. Jedna tečka na mapě odpovídá deseti osobám. Četnost teček převládá na území Středočeského kraje a také v oblasti Moravsko-slezského kraje.

Obrázek č. 3: Obyvatelstvo s obvyklým bydlištěm v Praze podle trvalého pobytu



Zdroj: Český statistický úřad, staženo dne: 19. 3. 2015 z <https://www.czso.cz/>

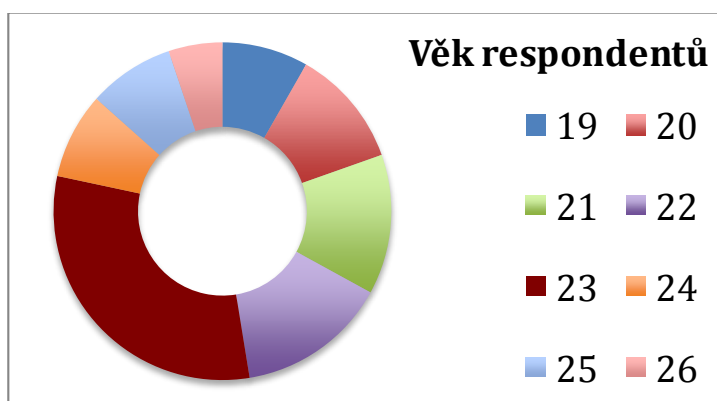
6 Dotazníkové šetření

V první části jsem pracoval zejména s daty ze Sčítání lidu domů a bytů z roku 2011. Tato data mohou být značně zkreslená a nepřesná. Provedl jsem proto dotazníkové šetření pro částečné ověření některých výsledků získaných analýzou dat ze sčítání. Zvolil jsem si online formu dotazníkového šetření a zpracoval jsem ho v programu Survio. K rozšíření mezi studenty jsem využil sociální sítě a odpovědi se tak metodou sněhové koule nabalovaly a rozšiřovaly mezi respondenty z celé republiky. Dotazník se skládal ze 13 otázek (viz. Příloha č. 4). Byl zaměřen na studenty, kteří nemají trvalý pobyt v Praze, ale zároveň v Praze studují. Odpovídali mi respondenti zejména z Karlovy Univerzity v Praze, Vysoké školy ekonomické v Praze a České zemědělské univerzity v Praze. Za týden jsem dostal odpovědi od 100 respondentů, kteří mají trvalé bydliště hlášené na území Česka (mimo Prahu).

6.1 Rozbor a hodnocení jednotlivých otázek

Na úvod jsem zjišťoval věkové rozložení studentů, kteří odpovídali na můj dotazník. Věkový průměr byl 21,65 let. Třiceti studentům bylo v době výzkumu 23 let, čtrnácti 22 a třinácti 21. Nejmladší respondent byl devatenáctiletý a nejstaršímu je 25 let.

Graf č. 5: Věk respondentů



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

V druhé a třetí otázce jsem zjišťoval obec bydliště, respektive okres bydliště. Záměrně jsem zjišťoval okres a ne ORP, kvůli omezené znalosti tohoto pojmu. Z mapy (obrázek č. 4) je jasné zřetelné, že dotazník pokrýval celou Českou republiku.

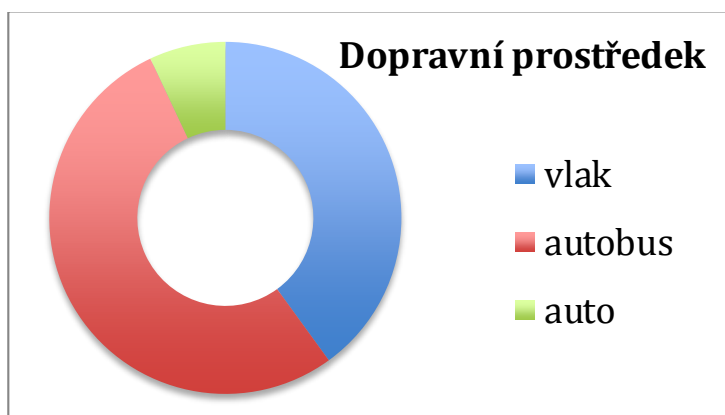
Obrázek č. 4: *Trvalé bydliště respondentů dotazníkového šetření*



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

Pátá otázka byla zaměřená na způsob dopravy z místa trvalého bydliště do Prahy. Nejčastějším dopravním prostředkem byl autobus, kterým do Prahy dojíždí 53 % studentů, vlakem 40 % a osobním automobilem pak pouhých 7 % respondentů.

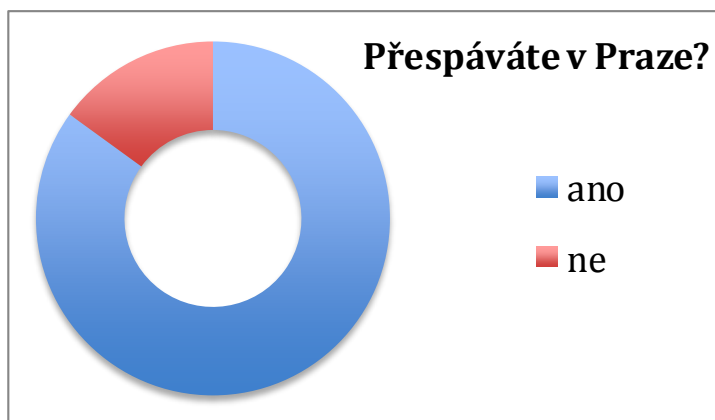
Graf č. 6: *Dopravník prostředek používaný při dojíždě*



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

U šesté otázky jsem se zaměřil přímo na nedenní dojížděku, která probíhá déle než 24 hodin (s přenocováním na území hlavního města). Ze sta respondentů provozuje tento typ nedenní dojížděky 85 % studentů. Zbýlých 15 má trvalé bydliště ve Středočeském kraji, a proto v Praze nepřespávají. Těchto 15 studentů bydlí v Kolíně, Brandýse nad Labem, Úvalech, Černošicích, Mělnice, Mladé Boleslavi. Jediným městem mimo Středočeský kraj, odkud studenti dojíždějí bez nocování, je Písek, to se shoduje s mým tvrzením v předchozích kapitolách o dopravní dostupnosti tohoto města.

Graf č. 7: *Nocování v Praze*

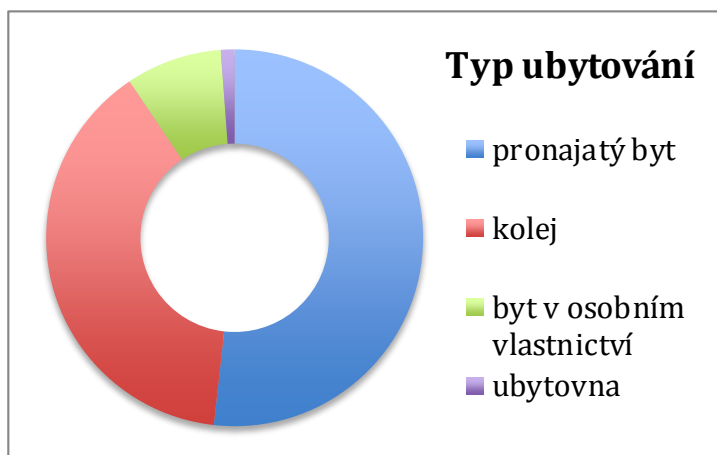


Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

Od studentů, kteří přespávají v Praze, jsem v následující otázce zjišťoval, typ ubytování, ve kterém nocují. Ve výsledcích dominoval pronajatý byt a ubytování na

studentské koleji. V pronajatém bytě v Praze z 85 dotazovaných bydlí podle dotazníku 44 studentů, na koleji 33, byt v osobním vlastnictví má 7 a na ubytovně přespává 1 student.

Graf č. 8: *Typ ubytování*



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

V otázce číslo devět jsem zjišťoval pravděpodobnost migrace do Prahy. 66 % respondentů uvedlo, že uvažují o setrvání v Praze i po ukončení studia. To je v souladu s předchozím zjištěním, že mezi migrací a nedenní dojížděkou existuje úzká vazba.

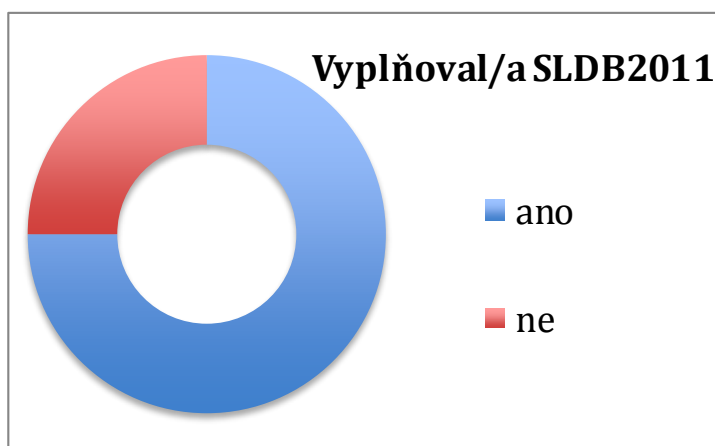
Graf č. 9: *Setrvání v Praze*



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

Na závěr dotazníku jsem zjišťoval, jakým způsobem studenti přistupují ke Sčítání lidu, domů a bytů. Studentů jsem se ptal, jestli vyplňovali SLDB2011. Ze sta studentů vyplňovali Sčítání lidu, domů a bytů tři čtvrtiny, což odpovídá věkovému složení respondentů.

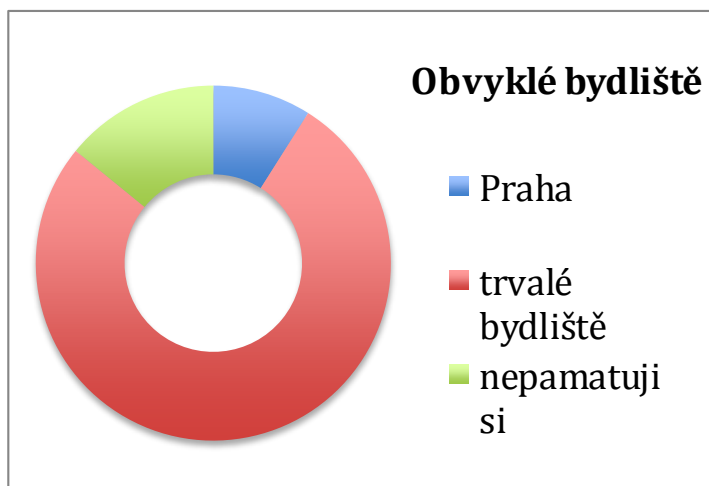
Graf č. 10: Účast v SLDB 2011



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

Chtěl jsem si ověřit vypovídací hodnotu dat ze sčítání, a proto jsem zvolil otázku, ve které jsem zjišťoval, jaké uvedli obvyklé místo bydliště. 14 % studentů si odpověď nepamatuje, 77 % uvedli místo trvalého bydliště a zbylých 9 % uvedli Prahu.

Graf č. 11: Obvyklé bydliště respondentů



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

Na závěr dotazníku jsem zjišťoval informace o vysokých školách. Nejdřív jsem položil otázku, zda se v místě trvalého bydliště nachází vysoká škola. Na tuto otázku odpovědělo 37 studentů kladně a 63 záporně. Právě zmíněných 37 studentů se tak rozhodlo preferovat školu v hlavním městě před školou v trvalém bydlišti.

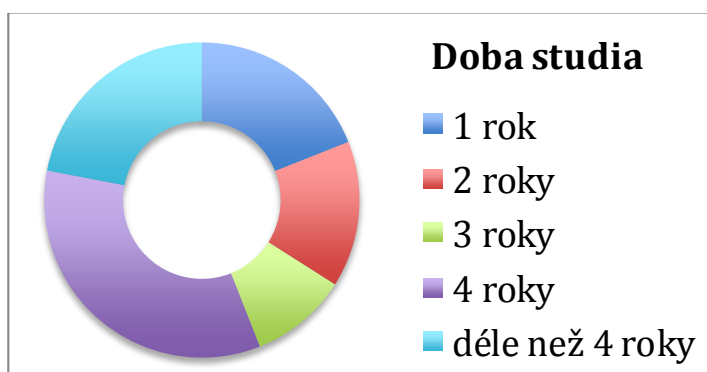
Graf č. 12: *Vysoká škola v místě bydliště*



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

Poslední otázka byla zaměřená na dobu studia, její průměrná doba pravděpodobně odpovídá průměrné době, kdy obvyklé bydliště je právě Praha, a proto může ovlivňovat touhu po setrvání v Praze i po ukončení studia. Jsem si samozřejmě vědom, že se nedá potvrdit ani vyvrátit, že čím déle student pobývá v Praze, tím víc zde chce trvale žít. Jen pro ilustraci, největší podíl respondentů studuje čtvrtým rokem (konkrétně 34 studentů).

Graf č. 13: *Doba studia*



Zdroj: dotazníkové šetření, provedeno v dubnu 2015

6.2 Shrnutí dotazníku

Výsledky dotazníkového šetření se shodují s mého výzkumu, který probíhal na základě dat ze SLDB 2011. Nedenní dojížděku s přenocováním provozuje většina studentů, kteří mají trvalé bydliště mimo Středočeský kraj. Zároveň většina studentů, kteří nedenně dojíždí do Prahy, zvažuje setrvání v Praze i po ukončení studia. To souvisí s vysokou závislostí nedenní dojížděky a migrace, kdy nedenní dojížděka je první krok k trvalému přestěhování do Prahy. Většina dotazovaných studentů již byla v roce 2011 plnoletá a vyplňovala tak SLDB 2011. Zajímavé je, že pouze 9 % z nich vyplnilo jako obvyklé bydliště Prahu, i když 85 % studentů přespává v Praze minimálně 3 noci a je tak jejich faktické bydliště právě v Praze. Tento výsledek opět ilustruje nesrovnalosti ve vyplňování sčítacích formulářů, respektive jejich částečně nesprávné pochopení. Online aplikace Survio mi posloužila jako ideální nástroj pro sběr výsledků, zejména kvůli intuitivnímu prostředí a rychlosti zpracování.

7 Závěr

Cílem mé bakalářské práce bylo zanalyzovat proces nedenní dojížděky do zaměstnání a do škol, jeho obecnou charakteristiku a na příkladu Prahy nastínit jeho možné příčiny.

V úvodu jsem stručně charakterizoval prostorovou mobilitu obyvatelstva, její typy, formy a vývoj, s důrazem na její denní a především nedenní formu. Následně jsem se věnoval analýze dat, kde jsem pracoval zejména s daty ze Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011. S vědomím určité omezené reprezentativnosti dat u nedenní dojížděky, jejíž příčiny jsem v práci popsal, jsem se snažil tyto faktory eliminovat. Jedním z postupů, které jsem pro eliminaci nepřesností zvolil, bylo sdružování dat za obce s rozšířenou působností a vyloučení údajů ze Středočeského kraje z některých šetření. Vzhledem k rozdílnému dotazování mezi sčítáními 2001 a 2011 jsem na mapě ilustroval rozložení trvalých bydlišť obyvatel s obvyklým bydlištěm v Praze. V závěru mého výzkumu jsem v dotazníkovém šetření oslovil 100 studentů, kteří mají trvalé bydliště mimo Prahu. V rámci dotazníku jsem zjišťoval odpovědi na otázky typu – odkud studenti do Prahy dojíždí, jakým dopravním prostředkem a formu pobytu. Ze zkoumaného vzorku nedenně dojíždělo 85 % respondentů. U nedenně dojíždějících jsem se také zajímal o typ ubytování a pravděpodobnost migrace do Prahy. Závěry tohoto dotazníkového šetření byly v souladu s jednou z mých hypotéz, zejména s vysokou závislostí nedenní dojížděky a migrace a určitým omezením dat ze sčítání roku 2011. Hypotézy jsem stanovil v úvodu práce.

První z nich se týkala intenzity nedenní dojížděky trvající déle než 24 hodin. Intenzitu jsem vypočítával, jako poměr počtu nedenně vyjíždějících a celkového počtu obyvatel daného ORP. Kromě Středočeského kraje vykazuje vysoké hodnoty intenzity nedenní dojížděky také kraj Jihočeský. Z výpočtu také vyšlo, že vysokých hodnot intenzity nedenní dojížděky dosahují ORP na vnějších hranicích Středočeského kraje. Tuto hypotézu potvrzují i mapou celkové intenzity nedenní dojížděky, kterou jsem na základě výstupů z výpočtů vytvořil.

Druhá hypotéza byla zaměřená na pozitivní korelaci mezi nedenní dojížděkou a migrací. Tato závislost se mi potvrdila v kapitole 5.4, ve které mi vyšel vysoký korelační koeficient blízký se hodnotě jedna, a také v dotazníkovém šetření, ve

kterém mi 66 % nedenně dojíždějících respondentů odpovědělo, že uvažují o setrvání v Praze po ukončení studia.

V poslední hypotéze jsem očekával, že s rostoucí vzdáleností klesá poměr denní dojížděky vůči dojížděce nedenní. Analýza poměru absolutních hodnot nedenní a denní dojížděky do Prahy mi spíše prokázala nedostatky dat, než prokazující hodnoty. V některých částech Česka vyšly výsledky relativně reálně, ale v datech se vyskytlo i hodně nepřesností. Jako příklad jsem uvedl ORP Frýdlant nad Ostravicí, ze kterého podle sčítání 16 % z celkového počtu dojíždějících do Prahy, dojíždí denně. Tyto nepřesnosti byly způsobeny změnou dotazování na bydliště v rámci SLDB 2011. V předchozích sčítáních se udávalo trvalé bydliště, zatímco od roku 2011 se zjišťuje obvyklé bydliště. Tato zásadní změna nebyla dotazovaným dostatečně komunikována, a proto mezi jednotlivými cenzy vznikla značná neporovnatelnost.

Na základě jednotlivých dílčích hodnocení se vstupní hypotézy ve většině případů potvrdily. S ohledem na vztah mezi nedenní dojížděkou a migrací do jádrové oblasti, která může vést k postupnému vylidňování nejádrových oblastí, se domnívám, že by procesu nedenní dojížděky do Prahy měla být i nadále věnována pozornost.

8 Seznam literatury

BADE, K. (2005): Land oder Arbeit? Transnationale und Interne Migration im deutschen Nordosten vor dem Ersten Weltkrieg. Universität Osnabrück, Osnabrück, 70 s.

BASÍK, J. (1985): Analýza pražské migrace se zaměřením na roky 1979 – 1981 a 1983. Diplomová práce. KERG Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 78 s.

BIČÍK, I., KÜHNEL, K. (1984): Poznámky k nepravdělné prostorové mobilitě obyvatelstva. Sborník prací geografického ústavu ČSAV, č. 8, s. 25–33.

BURCIN, B., ČERMÁK, Z., DRBOHLAV, D., HAMPL, M., KUČERA, T. (2008): Faktické obyvatelstvo hlavního města Prahy. Výzkumná zpráva. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 26 s.

COHEN, J. (2003): Applied multiple regression/correlation analysis for the behavioral sciences. Erlbaum Associates, 703 s.

ČERMÁK, Z. (1984): Některé geografické aspekty pohybu obyvatelstva za prací. Písemný referát ke zkoušce vědecké aspirantury, KERG, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 43 s.

ČERMÁK, Z. (1993): Geografické aspekty prostorové mobility obyvatelstva. Kandidátská disertační práce. Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 132 s.

ČTRNÁCT, P. (2014): Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu 2011. Český statistický úřad, Praha.

DRUDY, P. J., DRUDY, S. M. (1979): Population Mobility and Labour Supply in Rural Regions: North Norfolk and the Galway Gaeltacht. Regional Studies, 13, s. 91–99.

ELLEGÅRD, K. (1999): A Time-geographical Approach to the Study of Everyday Life of Individuals – a Challenge of Complexity. Geojournal, 48, s. 167–175.

FINDLAY, A. M., STOCKDALE, A., FINDLAY, A., SHORT, D. (2001): Mobility as a Driver of Change in Rural Britain: an Analysis of the Links between Migration, Commuting and Travel to Shop Patterns. International Journal of Population Geography, 7, s. 1 - 15.

GAWRYSZEWSKI, A. (1974): Zkušební hodnocení mechanismu migrací obyvatelstva v Polsku, Studia geographica, 47. Geografický ústav ČSAV, Brno, s. 21–26.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 146 s.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 255 s.

HŮRSKÝ, J. (1966): Dojíždka do zaměstnání, mapa 30.5, 1:2 mil. In: Atlas Československé socialistické republiky. Ústřední správa geodézie a kartografie, Praha.

CHOREV, S., ČAPEK, V. (1978): Problémy izučeniija migracii naselenia. Mysl, Moskva, 25 s.

KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2009): Changes in the Rural Elementary Schools Network in Czechia during the Second Half of the 20th Century and Its Possible Impact on Rural Areas, European Countryside. 1, s. 125–140.

LIEPMANN, K. K. (1944): The journey to work: its significance for industrial and community life. Oxford University Press, New York, 199 s.

MAJEROVÁ, V. a kol. (2003): Český venkov 2003: situace před vstupem do EU. Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, Praha, 209 s.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Sborník ČGS, 115, s. 21–43.

MARYÁŠ, J. (1988): Základní rysy rozmístění občanské vybavenosti v ČSSR. Sborník Československé geografické společnosti, 93, č. 3, s. 199–209.

MICHNA, J. (2014): Bydlení studentů vysokých škol ve vnitřním městě Prahy. Bakalářská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 45 s.

MUSIL, J. (2006): Regionální a místní formy sociálního vyloučení a jak jim čelit – problém vnitřních periferií v České republice. Fakulta sociálních studií a Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, Masarykova univerzita, Brno, s. 25–40.

MUSIL, J., MÜLLER, J. (2006): Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení. CESES FSV UK, Praha, s. 52.

NOVÁK, J. (2010): Lokalizační data mobilních telefonů: Možnosti využití v geografickém výzkumu. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 22 s.

NOVÁK, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2011): Dojíždka do zaměstnání in: Ouředníček, M., Temelová, J., Pospíšilová, L. (eds.). Atlas sociálně prostorové diferenciace České republiky. Karolinum, Praha.

NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2007): Současné procesy ovlivňující sociálně prostorovou diferenciaci České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*, 10, s. 31–35.

O'CONNOR, K. (1980): The analysis of journey to work patterns in human geography. *Progress in Human Geography*, 4, č. 4, s. 475–499.

OWEN, D., GREEN, A. E. (2000): Commuting Patterns and Local Labour Markets for Minority Ethnic Groups. ESRC Full Research Report. R000237675. ESRC, Swindon, 16 s.

PAVLÍK, Z., RYCHTAŘÍKOVÁ, J., ŠUBRTOVÁ, A. (1986): *Základy demografie*. 1. vyd. Praha, Academia, s. 346.

POSPÍŠILOVÁ, L. (2012): Denní rytmus lokalit pražského centra. In: Ouřeniček, M., Temelová, J. (eds.): *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Academia, Praha, s. 136–158.

PRINCOVÁ, B. (1985): Analýza souvislostí migrace a pohybu za prací v kontextu urbanizačního procesu ČSR a SSR. *Územní plánování a urbanismus*, 12, č. 5, s. 294–297.

SZCZYRBA, Z. (2000): Venkovský obchod v ČR v podmínkách ekonomické transformace. *Urbanismus a územní rozvoj*, 3, č. 6, s. 15–19.

ŠIGUTOVÁ, L. (2009): Sčítání 2011 podle místa obvyklého pobytu. *Demografie*, 51, č. 1, s. 50 – 51.

ŠIGUTOVÁ, L. (2010): Legislativní rámec předávání výsledků SLDB 2011 Eurostatu. *Demografie*, 52, č. 4, s. 271 – 272.

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ, L., DVOŘÁKOVÁ, N. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Přírodovědecká fakulta, UK – Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, 47, č. 4, s. 831–858.

TONEV, P. (2013): Změny v dojíždce za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce. *Disertační práce*. Masarykova univerzita, Brno, 127 s.

VYSTOUPIL, J. (1984): Dojíždka do zaměstnání, mapa č. 9, 1:500 tis. In: *Atlas ze Sčítání lidu, domů a bytů 1980*. Česká socialistická republika. Geografický ústav ČSAV, Brno.

WILLIAMS, I. D., BIRD, A. (2003): Public Perceptions of Air Quality and Quality of Life in Urban and Suburban Areas of London. *Journal of Environmental Monitoring*, 5, s. 253–259.

ZAPLETALOVÁ, J. (1974): Dojíždka do zaměstnání veřejnými dopravními prostředky v Jihomoravském kraji v roce 1970. Rigorózní práce. Přírodovědecká fakulta, Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, Brno, 64 s.

Další použité zdroje

ČR PO ROCE 1989, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. 2015 [cit. 2015-22-3]. Dostupné z WWW: http://www.czso.cz/cz/cr_1989ts/0201.pdf

DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL PODLE SČÍTÁNÍ LIDU DOMŮ A BYTŮ, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. 2013 [cit. 2015-4-4]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ceska-republika-2011-6elqhrcwol>

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH [online]. 2014 [cit. 2015-12-3]. Dostupné z WWW: <http://www.jcu.cz/o-univerzite/aktuality/statistiky-prihlasek-potvrzuji-zajem-o-studium-na-jihoceske-univerzite>

JÍZDNÍ ŘÁDY [online]. 2015 [cit. 2015-4-4]. Dostupné z WWW: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni>

MASARYKOVA UNIVERZITA [online]. 2015 [cit. 2015-11-3]. Dostupné z WWW: https://www.muni.cz/phil/study/students_by_programmes?lang=cs

MENDELEOVA UNIVERZITA V BRNĚ [online]. 2015 [cit. 2015-12-3]. Dostupné z WWW: <http://mendelu.cz/o-univerzite>

MIGRACE V HL. MĚSTĚ PRAZE V LETECH 2001 A 2011, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. 2012 [cit. 2015-4-1]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/documents/10180/20567025/104035-12.pdf/eda63a12-6d18-4c93-b3b0-259dbd5552e3?version=1.0>

PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATELSTVA V RÁMCI OKRESŮ, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. 2014 [cit. 2015-15-3]. Dostupné z WWW: [http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/0D0030F52D/\\$File/41161302b.pdf](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/0D0030F52D/$File/41161302b.pdf)

SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. 2015 [cit. 2015-4-4]. Dostupné z WWW: https://www.czso.cz/csu/sldb/o_scitani

VÝVOJ DOJÍŽDKY JAKO FORMY PROSTOROVÉ MOBILITY V ČR, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. 2015 [cit. 2015-18-3]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/documents/>